



Evaluación económica de la construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos, dentro el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS)

Por: Lía Peñarrieta Venegas

La construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio es un proyecto de integración entre los departamentos de Cochabamba y Beni y forma parte de la infraestructura vial que el estado boliviano tiene previsto desarrollar. Este estudio consiste en un análisis costo-beneficio de esta inversión, tomando en cuenta sus posibles impactos en un área protegida de importancia nacional, el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS).

El TIPNIS fue creado en 1965 con el fin de conservar las cuencas hidrográficas, las nacientes de los ríos para la navegación, la riqueza de los recursos naturales y la belleza escénica. En 1990 fue declarado Territorio Indígena de los pueblos Mojeño, Yuracaré y Chimán. Este decreto reconoció los asentamientos existentes de los colonos en la región sur y se fijó "la línea roja", que establece un límite a la zona de colonización para reducir conflictos por el uso de tierras entre indígenas y colonos. En 1997 se otorga la TCO como dotación provisional a la Subcentral del TIPNIS.

El área protegida tiene una superficie de 1.236.296 has y se encuentra ubicada al sur del departamento del Beni y al norte del departamento de Cochabamba, entre las provincias Moxos y Chapare respectivamente. Se

caracteriza por su extraordinaria diversidad de ecosistemas debida a su amplio rango altitudinal, que va desde los 180 msnm hasta los 3000 msnm.

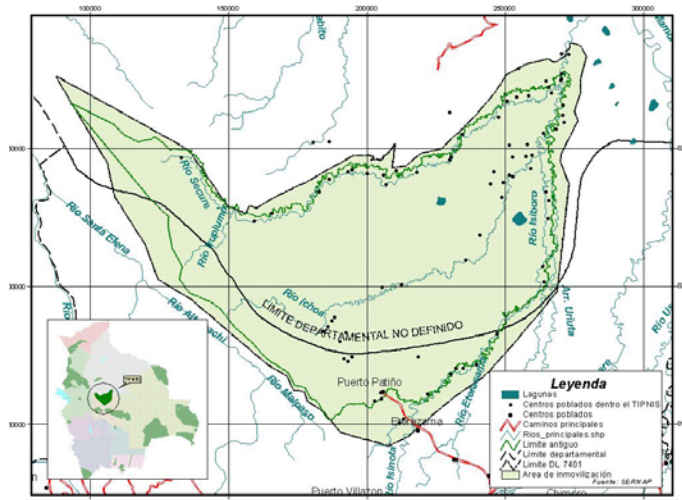
El análisis costo-beneficio es un instrumento fundamental para la evaluación de inversiones. Sin embargo, muchas veces los costos ambientales no son considerados en este tipo de análisis. En el presente estudio se proyectaron los posibles impactos y efectos generados por la construcción de la carretera, para determinar la factibilidad económica y ambiental de la construcción de la misma.

Las alternativas consideradas en el presente análisis fueron:

Alternativa 0 – Transporte vía la actual carretera pavimentada Cochabamba – Trinidad, con una longitud de 899 km.

Alternativa 1 – Propuesta de las Prefecturas del Beni y Cochabamba, que atraviesa el TIPNIS en línea recta, con una longitud de 552 km.

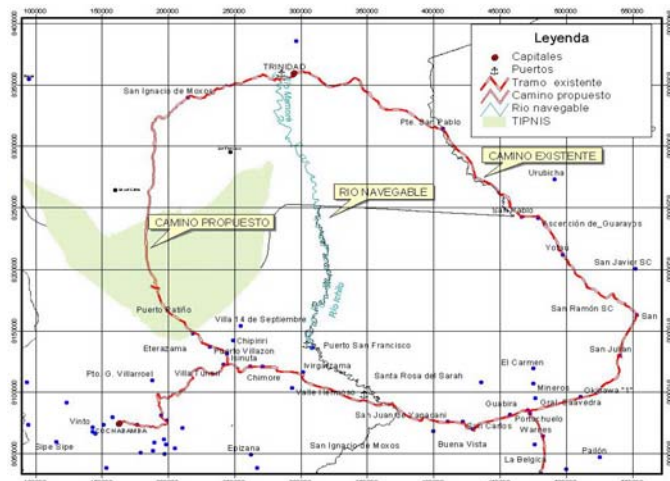
La carretera propuesta por las prefecturas cruza por la zona núcleo del parque en una longitud de 18 km. Esta es la zona menos intervenida del TIPNIS, por la poca presencia de asentamientos humanos. En esta zona está



prohibida la construcción de infraestructura, de acuerdo al Plan de Manejo del Parque.



Los impactos ambientales negativos potenciales de la construcción de la carretera dentro el TIPNIS son: la deforestación, el cambio de cursos de agua, afectación a drenajes naturales y pérdida y disminución de la biodiversidad. A nivel social y económico, los posibles efectos son: la colonización, conflictos sobre la tierra y avasallamiento. Los impactos culturales pueden incluir: la pérdida de identidad en los pueblos originarios de la zona (transculturización, pérdida de costumbres y tradiciones).

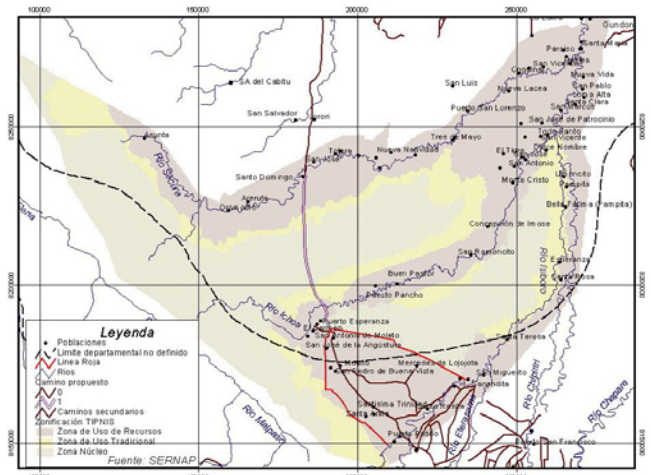


El desmonte directo de bosque, con 50 m de derecho de vía, sería de 460 Has, que corresponde a los bosques de alto aluvial, pedemontano, bajo de inundación estacional, riveroño de dinámica erosional, riveroño de terrazas antiguas, Palmar pantanoso de Mauritia flexuosa. La deforestación total sería mucho más extensiva, debido a que colonos, especuladores de tierras, madereros y agricultores utilizarían la carretera para acceder al bosque, sin respetar los territorios indígenas ni áreas protegidas. Algunos estudios comparativos han constatado que se colonizan un total de 2 a 12 km adyacentes a una nueva carretera, la

deforestación para 2 km sería de 9.200 Has y para 12 km sería de 110.400 Has de bosque.

Para la evaluación económica se han considerado los datos de tráfico del Plan Maestro de Transporte por Superficie de 127 veh/día. Los datos de costos de inversión, mantenimiento y construcción de obras de arte también han sido tomados del mismo documento.

De acuerdo a la evaluación económica realizada en el presente estudio, la construcción de la carretera Villa



Tunari – San Ignacio de Moxos no es viable tal como está planteada actualmente por las prefecturas. El valor actual neto (VAN) calculado es igual a 158.000 millones de dólares. Un incremento en el tráfico hasta 350 vehículos/día resultaría en que la propuesta de las Prefecturas sea viable. En el análisis de riesgo se observa que la probabilidad de que la propuesta de las prefecturas sea factible es de 0%, considerando los supuestos. Es importante señalar que los costos ambientales no fueron incluidos en estos cálculos. Al incluirlos, los resultados económicos serían aún menos favorables.

En un futuro, la construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos podría ser factible económicamente a medida que se incremente el tráfico entre las ciudades de Cochabamba y Trinidad y se consolide la gestión efectiva del TIPNIS. Pero, antes de invertir fondos públicos escasos en proyectos viales costosos, se deben tomar en cuenta otras inversiones con mayor beneficio y con menor amenaza ambiental, y que sean más equitativos para la sociedad en su conjunto. Torotoro.

La presente investigación se realizó para optar al título de maestría en Ecología y Conservación, contó con el apoyo del la UMSA, el Instituto de Ecología y Conservación, el TIPNIS, el SERNAP, la ABC, el apoyo técnico de Conservación Estratégica (CSF) y el financiamiento de USAID-Bolivia. - **Contacto:** liarosapv@gmail.com